



# Faenas marítimas y construcción naval en Guatemala. Un acercamiento a partir del caso del galeón *Nuestra Señora de la Victoria* (1657)<sup>1</sup>

Maritime operations and shipbuilding in Guatemala. An approach from the case of the galleon *Nuestra Señora de la Victoria* (1657)

Guadalupe Pinzón Ríos

gpinzon@unam.mx

Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM,  
México

Recepción: 15 Julio 2021

Aprobación: 25 Noviembre 2021

Publicación: 01 Febrero 2022

**Resumen:** El objetivo de este texto es conocer, a partir del arribo forzoso del galeón de Manila *Nuestra Señora de la Victoria* a las costas de Guatemala en 1657, la capacidad marítima, portuaria y laboral con que en ese momento se contaba en dicho territorio. Se parte de la idea de que la región guatemalteca articuló los contactos marítimos entre Nueva España y Perú, y aun cuando los tráficos entre virreinos fueron prohibidos desde 1639, en la zona ya se habían desarrollado funciones marítimas regulares que se pueden conocer a partir de los registros hechos sobre la forma en que en solo dos meses se efectuaron reparaciones en el galeón extraviado para que siguiera viaje a Acapulco. El tema es relevante en cuanto a que ofrece la posibilidad de conocer cómo, más allá de los principales establecimientos portuarios de los virreinos americanos, las regiones consideradas periféricas, como Guatemala, en realidad tuvieron funciones relevantes y estratégicas en las navegaciones americanas; en este caso, por el Pacífico.

**Palabras clave:** Galeón de Manila, Guatemala, Perú, Nueva España, Acapulco.

**Abstract:** The objective of this text is studying forced arrival of the Manila Galleon *Nuestra Señora de la Victoria* to the coast of Guatemala in 1657, because this case let us know the maritime capacity of that territory at that time. This objective is based on the idea that the Guatemalan region articulated maritime contacts between New Spain and Peru, and even when traffic between viceroalties was prohibited since 1639, the area had already developed maritime functions that can be seen with this case, because in just two months the galleon was repaired and followed its travel to Acapulco. The topic is relevant because offers the possibility of knowing how, beyond the principal ports of the American viceroalties, it is necessary to know about other peripheric regions, like Guatemala, and its strategic relevance and strategic functions in the American navigations though the Pacific.

**Keywords:** Manila Galleon, Guatemala, Perú, New Spain, Acapulco.



## INTRODUCCIÓN

En abril de 1657 los vigías costeros de Amapala, reino de Guatemala, dieron aviso de la presencia de una embarcación de alto bordo de la que a nado llegaron a la playa algunos marinos, con la orden de informarse sobre la costa donde se encontraba la nave. Explicaron que se trataba del galeón *Nuestra Señora de la Victoria* que, proveniente de Manila, arribó a ese lugar luego de que no pudo hacerlo en Acapulco, como era su objetivo. La razón de este desvío se debió a que durante el viaje murió mucha gente de la tripulación, entre ellos el piloto mayor, además de venir la nave desarbolada y con muchos daños estructurales, todo lo cual dificultó llevar a cabo las maniobras necesarias para acercarse a tierra. Luego de tenerse noticia de esta embarcación, las autoridades de Guatemala activaron una serie de prohibiciones para evitar que se llevaran a cabo descargas de mercaderías asiáticas, además de ordenar diversas acciones que permitieran poner al galeón en condiciones suficientes para que viajara a Acapulco. Todas estas acciones, al parecer excepcionales, en realidad son una ventana para apreciar cómo en las costas guatemaltecas existía una infraestructura marítima y portuaria que funcionaba de forma regular, así como personal especializado dedicado a ellas. Conocer dicha infraestructura a partir de este inusual arribo forzoso, es el objetivo de este texto.

Un arribo forzoso, o la llegada no planeada de una embarcación a un puerto que no era el de su destino, era un suceso eventual que obligaba a tomar medidas extraordinarias que permitieran hacer frente a dicho problema. Esas excepcionalidades, y la forma en que alteraron las rutinas cotidianas, usualmente fueron registradas en testimonios, descripciones y ordenanzas a través de las cuales puede conocerse el universo marítimo de la época; por ello estos casos deben ser estudiados en sus contextos temporal y espacial (Trejo, 2012:61-91; Ortega, 2008:33-42). Por tanto, el estudio del arribo del galeón *Nuestra Señora de la Victoria*, más allá de permitir insertar el caso en las rutas transpacíficas, y los peligros o problemas que estas enfrentaban, ofrece la oportunidad de conocer mejor las actividades navales practicadas en las costas centroamericanas, así como la forma en que se conectaron a dichas travesías. El tema se inserta en una serie de estudios que recientemente ha proliferado sobre la relevancia que debe adjudicarse a regiones consideradas periféricas, pues éstas también se insertaron y formaron parte de las redes marítimas principales, que son las usualmente más estudiadas.<sup>2</sup> Esto obliga a considerar el tema de las interconexiones que, más que englobar e incluir a distintos espacios en contextos más amplios, lleva a estudiar la manera en que lo hicieron.<sup>3</sup>

Lo anterior puede ser considerado a partir del caso de las costas de Guatemala, Capitanía General que últimamente ha sido más estudiada como un espacio articulador entre Nueva España y Perú, así como en el marco de las navegaciones entre el Atlántico y el Pacífico. Administrativamente se insertaba en el ámbito novohispano (aunque su audiencia gozaba de autonomía jurídica), pero buena parte de sus relaciones marítimas (volcadas al Pacífico) se conectaron con el territorio peruano (Pinzón, 2016:343-362). Por tanto, si se contempla a Guatemala desde una perspectiva más amplia se observará a un espacio nodal con funciones articuladoras entre los virreinos, así como indirectamente conectada con las navegaciones transpacíficas.<sup>4</sup> Dichas funciones pueden apreciarse cuando, tras la orden de que se cerrara el comercio marítimo entre Perú y Nueva España en el siglo XVII, la región guatemalteca mantuvo contactos con ambos territorios y, en ocasiones, fue plataforma de interacciones indirectas entre ellos. Una de las razones para que eso sucediera fue que dependía de las remisiones de manufacturas y plata de ambos virreinos, y a cambio enviaba productos de la tierra. Y entre éstos los más relevantes que se remitían desde las costas de Guatemala estaban diversos materiales usados en la construcción naval e incluso algunas embarcaciones (MacLeod, 1980:142-143; Palma, 1997:45-68; Pérez, 1993:44-45; Pinto, 1993:128-129). Esto explica que, al arribo del galeón *Nuestra Señora de la Victoria*, en la zona se contara tanto con materiales como con personal que pudo recibir y volcar sus actividades en dicha embarcación, y que en solo dos meses pudieran enviarla a Acapulco.

## CENTROAMÉRICA COMO REGIÓN MARÍTIMA ESTRATÉGICA

Hay que recordar que desde el siglo XVI costas como las de Nicaragua fueron plataforma de avance hacia el Pacífico. Si bien al principio la zona sirvió para remitir géneros navales desde el Atlántico, pronto los materiales locales, como tablas de caoba o fibras de pita, fueron usados tanto en la construcción o reparación de naves y en la fábrica de cordelería o velamen. Esto hizo que las costas centroamericanas se insertaran en los procesos de construcción naval ibéricas, tal como había sucedido previamente con las Antillas, y que desde ellas se organizaran tanto viajes de reconocimiento como posteriormente navegaciones regulares (Ramos, 2002:129-163; O'Donnel, 1992:27-29). Las labores marítimas del lugar sobre todo se concentraron en el astillero de Realejo y en el puerto de Sonsonate, y en torno a ellos se establecieron contactos con otros puertos de la zona, así como con los virreinos americanos. Esto explica que por ahí transitaran las huestes hispanas hacia Perú o que posteriormente se fabricaran algunas de las naves empleadas en las expediciones que buscaron la ruta hacia las Molucas, como las construidas por Pedro de Alvarado que al final fueron enviadas a Nueva Galicia y comandadas por Rui López de Villalobos en 1542 (Barandica, 2004:135-158).

Los ataques piratas sufridos en las costas atlánticas, y que obligaron a desarticular los puertos guatemaltecos de la zona (como Trujillo y Caballos), llevaron a que la Capitanía General de Guatemala dirigiera sus comunicaciones con la metrópoli a través de Portobelo o Veracruz (Reichert, 2018:198-212; De la O, 2020:136-140, 251-254, 373-376; Pastor, 1988:97-101; Rubio, 1973:121). Esto incrementó las relaciones marítimas de la zona a través del Pacífico. Dichos contactos, en realidad, se insertaron en las redes marítimas que, sobre todo desde Perú, se establecieron tanto hacia las costas chilenas como a las novohispanas; estos últimos contactos sobre todo se organizaron para adquirir los géneros asiáticos que llegaban a Acapulco (Suárez, 2001:236-253; Schlüpmann, 2006:32-50; Lohmann, 1973:213-254). Los tratos interamericanos pronto generaron quejas por parte de los comerciantes del consulado de Sevilla, que presionaron para que fueran limitados. El resultado de esta situación llevó a que poco a poco se incrementaran las restricciones hasta que, finalmente en 1639, se prohibiera el comercio marítimo entre Perú y Nueva España de manera permanente (Rubio, 1973:165; Borah, 1975:218-245; Hoberman, 1991:214-217).

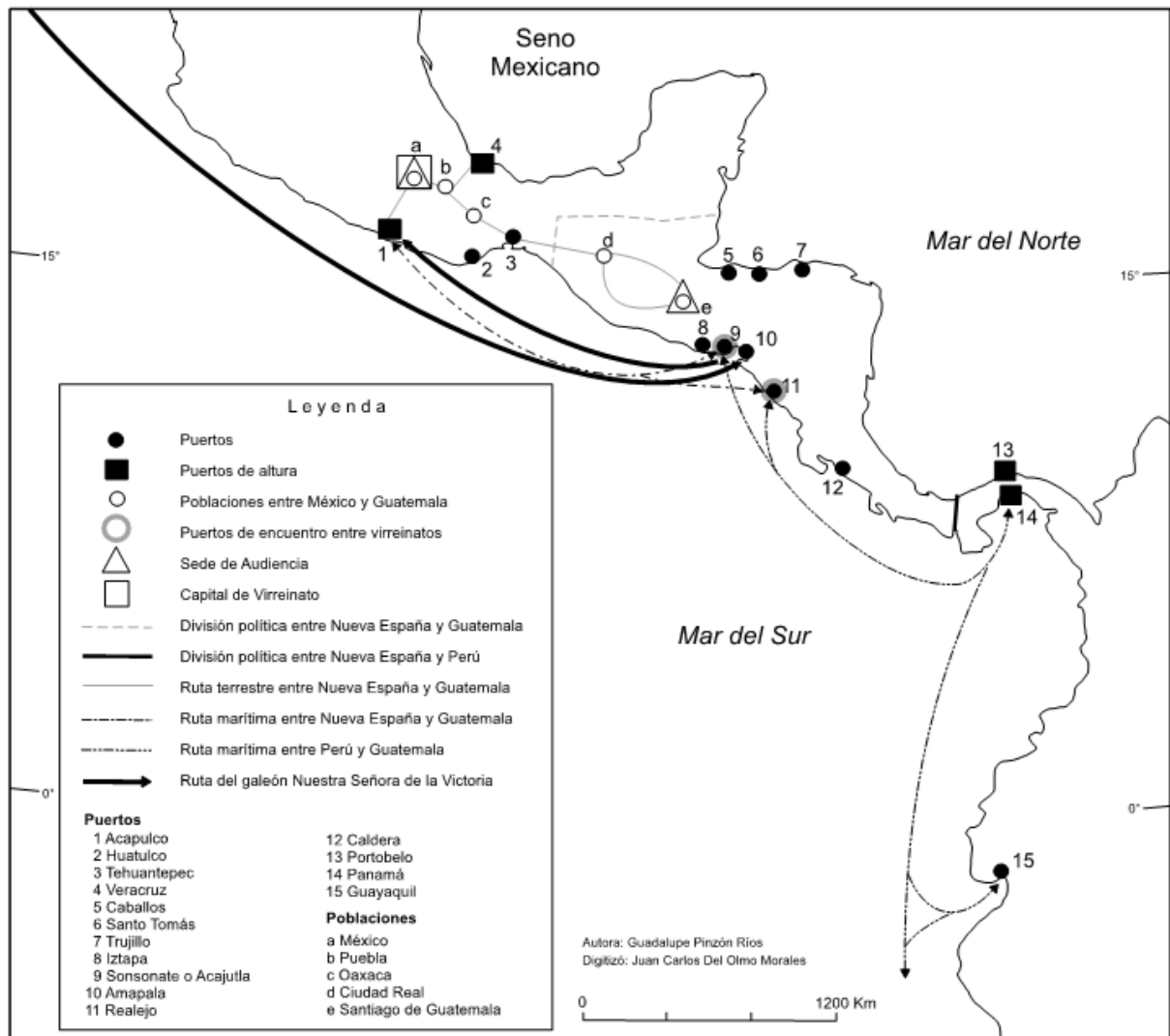
El cierre del comercio marítimo intervirreinal también incluyó a las costas de Guatemala. Por un lado, desde Nueva España se mantuvieron las remesas de géneros asiáticos, pero éstos debían hacerse por el Camino Real y no por vía marítima; no obstante, cuando los caminos se veían truncados por las lluvias, se llegaron a otorgar licencias extraordinarias para remitir cargamentos por mar desde Huatulco (Yuste, 1998:115-116; MacLeod, 1980:142-143; Palma, 1997:45-68). Además, Nueva España fue dependiente de materiales e incluso embarcaciones de las costas de Guatemala, ya que desde ellas se llegaron a remitir maderas, brea o alquitrán que servían para llevar a cabo reparaciones a los Galeones de Manila en Acapulco, o incluso se llegaron a enviar embarcaciones menores para que desempeñaran funciones como vigilar que no se cometieran contrabandos en dicho puerto cuando llegaban las naves asiáticas. Así, por ejemplo en 1642, se ordenó que se construyera una "barca chata" para Acapulco que sería usada en las labores de carga y descarga, además de la remisión de bastimentos y pertrechos para los galeones filipinos;<sup>5</sup> o bien cuando en 1692 se dio cuenta del arribo a Acapulco de dos galeotas fabricadas en Guatemala que habían sido solicitadas por el virrey novohispano para el resguardo de las costas del Mar del Sur así como para trasladarse a California para esperar a los galeones de Manila, convoyarlos e informar a sus oficiales sobre la presencia de navegantes extranjeros en esas aguas.<sup>6</sup> Incluso a principios del siglo XVIII, algunas de las naves usadas por los jesuitas en las misiones californianas fueron de manufactura guatemalteca y fabricadas luego de que las autoridades novohispanas las solicitaran (Pinzón, 2011:51-62).

Por otro lado, las relaciones marítimas de Guatemala con Perú fueron más numerosas (Cheesman, 2011:72). Tras los ataques piratas en las costas atlánticas de Guatemala los puertos de la zona fueron abandonados. Esto provocó que en 1685 se autorizara (aunque ya sucedía antes) que desde Perú se proveyera a Centroamérica de productos como vino, vinagre y frutos secos que era difícil se remitieran desde la metrópoli

(Mijares y Sanz, 2002:446-447; Pérez 1992:180-182). También se permitió que naves que salieran de Realejo y Sonsonate (y a veces de Caldera) llevaran a Panamá frutos de la tierra, los cuales posteriormente eran transbordados a naves peruleras para que fueran llevados a Guayaquil o El Callao. Además, algunas naves peruanas que viajaban a Panamá recibieron permiso para trasladarse a Realejo o Sonsonate con el objetivo de proveerse pertrechos marítimos destinados a los astilleros de Guayaquil y El Callao (Pérez, 1993:41-46; Solézano, 1994:14). Así que, pese a las restricciones impuestas para evitar el comercio marítimo intervirreinal, Guatemala pudo mantener intercambios tanto con Nueva España como con Perú.

Julio César Pinto (1993:274) afirma que el comercio marítimo practicado a lo largo de las costas de Guatemala era de reducido volumen, aunque adquirió cierta regularidad; y fue en esta regularidad en donde radicó su importancia, pues hizo de esas navegaciones una práctica cotidiana. Además, el hecho de que no se llevaran a cabo tratos considerables permitió que esos contactos estuvieran sujetos a menor vigilancia, por lo que se cuenta con menos registros sobre ellos. No obstante, hay estudios sobre las interacciones existentes, como el de Jesús Hernández (2008:43-79) que describe cómo llegaron a introducirse cargas de cacao guayaquileño a lo largo de las costas novohispanas, o el de Margarita Suárez (2001:205-206) que menciona las diversas introducciones que se hicieron en Lima de géneros provenientes de Guayaquil o Nicaragua aprovechando la exención de almojarifazgos que se había otorgado a algunas órdenes religiosas. Aunque muchos de estos intercambios aún permanecen sin estudiar, es evidente que las costas de Guatemala participaban en las diversas articulaciones que se establecieron entre los virreinos americanos. Y buena parte de éstas se vincularon con su capacidad de proveer de pertrechos marítimos o bien de llevar a cabo faenas de construcción naval (ver figura 1).

FIGURA 1  
 Mapa de la ruta del galeón *Nuestra Señora de la Victoria* en el marco de los contactos marítimos practicados en las costas centroamericanas



Una prueba de la capacidad marítima que se tenía en las costas de Guatemala, así como de sus articulaciones, puede verse cuando 1644 el virrey novohispano ordenó que ahí se comprara (o incautara) una nave de 300 toneladas que pudiera llevar situado y correspondencia a Filipinas, puesto que era el segundo año en que los galeones no llegaban a Acapulco, por lo que se temía que el archipiélago hubiera sido capturado por los holandeses, de quienes se sabía habían extendido su presencia en Japón, Macao y Formosa. La nave que al final se consiguió (y que se planeó sería pagada a través de las reales cajas de México) fue el navío peruano *Buen Jesús*, embarcación de 250 toneladas que había viajado a Panamá para llevar cacao guayaquileño y posteriormente se dirigió a Sonsonate para adquirir materiales de construcción naval.<sup>7</sup> Si bien la embarcación recibió pocas reparaciones en las costas de Guatemala, el hecho de que éste fuera el primer lugar en el que se la buscara evidencia la importancia marítima que se adjudicaba a la zona. Este hecho no fue inusual, pues en 1662 se incautó en esas costas la fragata *San Damián*, de 230 toneladas (y de manufactura local), para llevar el situado a las Filipinas (Herrero, 2012:151-164). Dichos ejemplos permiten asumir que en las costas de Guatemala se contaba con condiciones y experiencia en los oficios del mar, lo cual se vuelve a evidenciar con el caso del galeón *Nuestra Señora de la Victoria*, evento del que se hicieron mayores registros y por ello vale la pena analizarlo.

## NOTICIAS SOBRE EL EXTRAVÍO DE UN GALEÓN

Como ya se indicó, a las autoridades de la Real Audiencia de Guatemala llegó noticia del arribo del galeón almiranta *Nuestra Señora de la Victoria* el 4 de abril de 1657. Dicha nave había recalado en la costa de Guayacapan, en la provincia de Amapala, “sin gente marinera ni barca ni piloto mayor”. Para enterarse de su ubicación, echaron a tierra a unos hombres para que a nado alcanzaran la costa y se informaran del lugar donde se encontraban. Rápidamente las autoridades locales se trasladaron a la embarcación y la revisaron. Se vio que estaba destrozada y que corría peligro de hundirse y perderse con su carga y tripulantes, por lo que se despachó a cuatro hombres prácticos en los oficios del mar para que, además de llevar bastimentos, ayudasen a conducir la nave a un puerto más seguro donde se le pudiera apertrechar y reparar.<sup>8</sup> Para ello se ordenó que de Amapala se hicieran señas, fuegos y humos para que desde el galeón se reconociese la tierra; de esta forma la nave fue trasladada a la bahía del pueblo de Nuestra Señora de las Nieves, en la misma provincia de Amapala.<sup>9</sup> La labor quedó a cargo de un negro llamado Manuel Velásquez, quien piloteó el galeón desde mar afuera hasta dicha bahía.<sup>10</sup>

Al mismo tiempo se mandó aviso de que se procurasen cuantas embarcaciones se pudiera hallar en la zona, aunque fueran de pescadores, pues éstas debían salir para llevar los bastimentos que fuese necesario, en especial bizcocho y agua “porque vienen pereciendo por hacerles falta todo y muértoseles mas de ochenta personas...”. Entre los fallecidos estaba el piloto mayor, por lo que la nave “... no tienen persona practica ni que les gobierne...”.<sup>11</sup> Así, más de cien personas comenzaron a asistir con distintas faenas al galeón y uno de los trabajos principales fue la fábrica de una canoa grande, de cuatro remos, capaz de llevar cuarenta hombres y mucha carga. Fue en esa lancha en la que se salió a buscar los árboles necesarios para las reparaciones.<sup>12</sup>

Mientras se llevaban a cabo todos esos trabajos, se ordenó al capitán del galeón, Francisco García del Fresno, que no se sacase ni vendiese cosa alguna so pena de vida, pues toda carga debía llevarse a Acapulco ya que era su verdadero destino. El capitán tuvo que pedir matalotaje para él y sus hombres puesto que no lo podían pagar con su cargamento.<sup>13</sup> En efecto, lo usual era que los galeones de Manila llegaran a Acapulco. Normalmente estas embarcaciones partían de Cavite en junio o julio para llegar a las costas del septentrión americano en noviembre y desde ahí se dirigían al sur. A la altura del puerto de la Navidad se acercaban a la costa únicamente para bajar a un gentil-hombre que por tierra llevara noticia a las autoridades novohispanas del arribo del galeón. Éstas, junto con los comerciantes, iniciaban viaje hacia Acapulco para celebrar la feria comercial. La embarcación, por su parte, continuaba su derrota hasta dicho puerto. Posteriormente, se llevaban a cabo las labores de descarga y venta de géneros, así como los cobros de aranceles correspondientes a estas transacciones. Tras lo anterior, se embarcaban la plata (de situado y de particulares), los géneros, los religiosos y los pasajeros destinados a las Islas del Poniente, y la embarcación partía entre marzo o abril. Tras hacer escala en Marianas para dejar parte del situado, los galeones regresaban a Cavite hacia el mes de junio. Estas travesías tuvieron pocas variantes, aunque fue a lo largo del siglo XVII cuando adquirieron cierta regularidad. No obstante, este aprendizaje se logró luego de diversos accidentes o pérdidas, muchos de los cuales se relacionaron con el hecho de no respetar las condiciones climáticas ligadas a las épocas del año. La experiencia había mostrado la relevancia de viajar durante los monzones de verano y por ello los galeones salían y regresaban entre los meses de junio y julio. Y el tránsito por las costas novohispanas era mejor hacerlo desde noviembre cuando ya había pasado el “cordón de San Francisco”. Pero los climas y temporadas incorrectos no eran los únicos elementos que podían influir en el extravío de los galeones. En gran medida estos también podían relacionarse con lo difícil y largo que era navegar hacia las costas novohispanas, lo cual podía derivar en la reducción de las tripulaciones por enfermedad o muerte, quedando algunas naves sin personal suficiente para maniobrarlas (Pinzón, 2020:215-218). Salvador Bernabeu (2001:104) ha mencionado algunos casos en los que las naves pasaron de largo Acapulco sin poder recalar en el lugar por falta de tripulantes, e incluso señala que hubo un caso en el que una nave encalló en las costas de Tehuantepec sin un solo superviviente. Esto evidencia que

el extravío del galeón *Nuestra Señora de la Victoria* no fue usual pero tampoco un acontecimiento único. Es probable que dicha embarcación hubiera retrasado su salida y posiblemente por ello llegó muy afectada a las costas americanas; es posible también que luego de perder a buena parte de sus tripulantes, y sin posibilidad de detenerse en Acapulco, terminara siendo arrastrada por la corriente hasta alcanzar las costas de Guatemala a fines de abril.

### GUATEMALA COMO PROVEEDORA DE PERTRECHOS Y BASTIMENTOS

Tras comprobar que los daños de la nave la ponían en peligro de perderse, las autoridades de Sonsonate y Realejo recibieron orden de remitir pertrechos y personal necesarios para llevar a cabo las reparaciones del galeón. Del primero sobre todo se enviaron bastimentos y del segundo se remitieron pertrechos, alimentos especiales para navegaciones, así como personal capacitado en los oficios del mar. Era evidente que Realejo era un puerto en el que se contaba con mayor experiencia naval resultado de las travesías regularmente practicadas en la zona y, por tanto, con mejor capacidad para hacer frente a un evento inusual como fue el arribo del galeón *Nuestra Señora de la Victoria*.

Así, vemos que de Sonsonate desde un principio se mandó la carne de tres vacas para alimentar a los tripulantes,<sup>14</sup> mientras que las órdenes enviadas a las autoridades de Realejo, y encargadas al capitán y corregidor Aristondo, fueron que se hiciera salir con toda prisa a todas las embarcaciones que hubiese en dicho puerto para que llevaran agua, bizcocho y demás socorros necesarios a la almiranta de Filipinas. Aristondo llamó a oficiales reales, pilotos y dueños de fragatas y entre todos acordaron remitir con esas cargas a la nave *Nuestra Señora del Rosario*, a la cual también hubo que realizarle algunas reparaciones. Al iniciar su travesía, dicha nave llevaba 2 pilotos y 25 hombres. Más tarde, una segunda nave, la *Santa Cruz*, también salió de Realejo transportando pertrechos que fueron entregados a las autoridades de San Salvador y San Miguel (ver cuadro 1).

CUADRO 1  
Pertrechos enviados desde Realejo a Amapala para las reparaciones  
del Galeón de Manila Nuestra Señora de la Victoria 1657

<i>Nuestra Señora del Rosario</i>	<i>Santa Cruz</i>
- 16 quintales y 15 libras de jarcia	- 40 pesos de velas de alumbrar
- 1 docena de tablas comunes	- 2 quintales menos seis libras de hierro
- 1000 estoperoles	- 3 zurrones de alquitrán
- 17 varas de lona de velacho	- 12 piezas de baibenes
- 200 clavos y 100 de escora	- 12 betas de aparejar
- 12 libras de hilo para coser las velas	- 6 calabrotos
- 6 arrobas y 9 libras de estopa de Castilla	Todo pesaba 57 quintales 1 arroba
- 14 quintales de brea	
- 80 motones en que entran 17 cuadernales	
- 1000 tachuelas para bombas	
- 4 quintales de sebo	
- 8 quintales de brea	

Fuente: AGCA, A3(5)L472E3571, f. 56-65.

Para las reparaciones era necesario contar con maderas diversas, principalmente palos, por lo que se pagaron jornales extraordinarios para que algunos trabajadores de Realejo fueran al monte a cortarlos. El mismo capitán Antonio de Arredondo, corregidor de la villa y puerto de Realejo, dirigió a esos trabajadores en las labores de corte; para ello llevó a un carpintero de ribera, indios y otros oficiales.<sup>15</sup> Las maderas cortadas además sirvieron para construir la canoa grande con cuatro remos (antes mencionada) con la que se remitieron los pertrechos. La labor de estos hombres se complementó con el de trabajadores que se tomaron de la villa de San Miguel (Sonsonate) y que fueron un carpintero de lo blanco y otros operarios que ayudaron al aderezo del casco.<sup>16</sup> Las maderas obtenidas estaban destinadas a reponer piezas o materiales estratégicos del galeón, como:

- un árbol para el posaverga de dos varas
- brea
- otro árbol nuevo muy grueso de mas de 13 varas
- otro de árbol de más de 25 varas para mastelero
- otro para verga mayor
- 2 palos, verga de gavia y verga de “gatala”, verga de velacho, 2 palos de baos “y “tamporettes” para dicho árbol

Además de los pertrechos y de las maderas, fue necesario trabajar con piezas de metal, por lo que se encargó al mulato Nicolás de la Palma, maestro herrero, que fabricara o consiguiera las piezas que en las reparaciones se requirieran; entre ellas hubo:

- 250 clavos para reatar el árbol
- 1 gancho para la cabeza del dicho árbol mayor
- 3 pernos, 1 nuevo y 2 aderezados
- 2 clavos que se arponaron
- 1 faja con 3 pernos para guarnecer el tamborete
- 4 fajas para la verga mayor con sus clavos
- 2 fajas con sus clavos para guarnecer el reclame del árbol mayor
- 2 fajas con sus clavos para guarnecer el reclame del mastelero mayor
- 8 clavos para la verga mayor, los cuatro “alisiados” y los cuatro nuevos
- 8 clavos para los baos, los cuatro “linados” y los cuatro nuevos<sup>17</sup>

También se pensó que la fragata *Nuestra Señora del Rosario* podría acompañar al galeón en su viaje a Acapulco y convoyarlo para que no volviera a perder rumbo, además de protegerlo en caso necesario; no obstante, esto al final no se llevó a cabo.<sup>18</sup> Finalmente, todas las maderas, al igual que el resto de los materiales, fueron revisados y entregados al capitán del galeón, quien dijo que serían suficientes para continuar viaje a Acapulco, aunque no para volver a Filipinas.<sup>19</sup>

Además de los arreglos del casco, era importante conseguir bastimentos para el viaje del galeón. Por ello se sacaron a pregón posibles asientos a establecer para entregar a los oficiales 300 arrobas de carne salada de vaca (quien obtuvo el asiento fue Carlos de Ledesma), 300 arrobas de bizcocho, 40 fanegas de arroz y 100 botijas de vino.<sup>20</sup> Además, como antes se dijo, de Sonsonate se envió carne salada de tres vacas, que sería destinada para alimentar a los tripulantes del galeón.<sup>21</sup> En el caso de Realejo, las autoridades acordaron remitir los siguientes bastimentos y enseres:

- 300 botijas vacías
- 2 quintales de manteca



- 4 botijas de miel
- 2 petacas de caña de tabaco
- 20 quesos
- 30 quintales de bizcocho
- 30 quintales de carne salada
- 2 cajones de candeleros y 1 farol,
- 25 hachones
- 200 gallinas de las que se murieron las más en la mar y de las que quedaron 24
- 3 pesos de ollas<sup>22</sup>

Cabe señalar que todos los gastos a realizar serían cubiertos por la Real Hacienda; esto debido a que los galeones eran embarcaciones reales financiadas por el erario desde el siglo XVI y cuyo gasto se planeó para mantener control de las navegaciones transpacíficas (Valdez, 2017:139-219). Los gastos efectuados se mandarían como libranzas a la Real Hacienda de México para que posteriormente las cantidades se restablecieran a la Real Hacienda de Guatemala.<sup>23</sup> Algunos de los desembolsos figuran en el “Memorial de los gastos que hizo el maestre de campo Francisco Andrade Beja alcalde mayor por su majestad de esta provincia de San Salvador y San Miguel” que incluía “el socorro de la almiranta de Filipinas desde 15 de abril y hasta que salió de San Salvador hasta 16 de mayo presente”. Algunos de los gastos fueron:

- primera balsa que se perdió con pan, carne y gallinas 22 pesos
- balsa que se perdió con pan, carne y gallinas 16 pesos
- balsa tercera con pan carne y gallinas 20 pesos 2 reales
- canoa que se perdió con pan carne y gallinas 31 pesos 4 reales
- balsa que llegó a bordo de pan carne y gallinas
- balsa que se perdió con pan, carne, gallinas y chocolate para los enfermos 32 pesos 2 reales
- balsa con pan, carne y gallinas 16 pesos
- balsa con pan, carne y gallinas

“Que suman y montan” 837 pesos

Para llevar a cabo todos los trabajos mencionados es evidente que se contaba con personal del que pudo echarse mano. Éste incluía hombres con oficios más especializados en las faenas del mar, como se aprecia por las referencias hechas a un maestro herrero y a un piloto, curiosamente ambos mulatos. Esto permiten suponer la integración de las poblaciones locales en las funciones navales practicadas a lo largo de las costas guatemaltecas, así como su naturaleza. Y algo relevante a considerar es que, si bien Realejo era el puerto con mayor actividad y estructura marítima, hubo regiones aledañas que complementaron sus funciones, lo cual lleva a reiterar la idea de la necesidad de entender las articulaciones que desde esos puntos nodales llegaron a establecerse. No obstante, es importante señalar que aun con su capacidad marítima, las labores llevadas a cabo en torno al galeón *Nuestra Señora de la Victoria* se adecuaron a las propias navegaciones de la zona, que más bien eran locales, lo cual explica que el capitán del galeón señalara que los materiales obtenidos permitirían a la nave llegar únicamente a Acapulco. Sin embargo, esto obedece a las mismas condiciones marítimas y prácticas navales de esa zona.

## PERSONAL, FORMACIONES Y ATENCIONES

La muerte del piloto mayor durante la travesía forzó a buscar un sustituto. Aunque la nave contaba con otros dos pilotos, al parecer no tenían la experiencia suficiente para dirigir a la embarcación; eso explica que ésta perdiera su rumbo. Por lo tanto, se requería de una persona con experiencia y reconocimiento oficial. Por ello se recurrió al piloto mayor de las navegaciones de Perú, Mateo Rodríguez, quien había sido examinado

en su oficio, navegado en el Mar del Sur durante veinte años y transitando desde los puertos chilenos hasta el de Acapulco. Lo interesante de este piloto es que había sido evaluado en la Casa de la Contratación de Lima por diversos oficiales de mar de ese virreinato; su examinación se hizo con una carta de marear, un astrolabio, compases y un regimiento de la navegación que había en el lugar, además de responder diversas preguntas tocantes

...a la navegación de los dichos puertos, reglas del sol, lunas, mareas, aguadas, surgideros, conocimientos de tierra, rumbos de rutas y sobre cualesquier sucesos que se puedan ofrecer en la mar con tiempos tormentas, desarboladuras, pérdidas de timón ... En la Casa de la Contratación de los Reyes a diez días del mes de junio de 1653. Don Bartolome de Torres, don Bartolomé de Solórzano, don Sebastián Navarrete, don Francisco Guerra.<sup>24</sup>

Sobre este punto, Margarita Suárez (2019:63-65) explica que en 1657 el virrey Alba de Liste fundó la Academia Real de Náutica para la formación de pilotos, que estuvo a cargo de Francisco Ruiz Lozano y del jesuita belga Juan Ramón Koenig, el cual sucedería al primero en el cargo de cosmógrafo. El puesto de cosmógrafo, como explica Jorge Ortíz (1997:135-147) se había creado en 1618 a semejanza del de la Casa de Contratación de Sevilla, pues hay que recordar que en esa institución recaía la formación de pilotos y cosmógrafos que comenzaron a viajar o bien registrar las expediciones hechas por el Atlántico y posteriormente por el Pacífico. Y de la misma manera en que en Sevilla se elaboraron tratados de navegación y registros cartográficos, los cosmógrafos de Perú también revisaron tratados de navegación e incluso elaboraron registros propios. Ejemplo de lo anterior se ve con el caso de Francisco Ruíz Lozano, quien en 1662 presentó un memorial para ocupar el cargo de cosmógrafo mayor de Perú en el que dio cuenta de sus estudios en México y de la publicación de *Reportorios* (o almanaques) en Nueva España y Perú. Además, declaró haber estudiado hidrografía y participado en viajes por el Mar del Sur y el Mar del Norte gracias a los cuales pudo registrar longitudes y latitudes de “puertos, puntas, ensenadas, arrecifes y bajos”. Este trabajo le permitió elaborar el *Derrotero general de la Mar del Sur, desde el estrecho de Maire, sitio en la parte más austral del polo hasta el Cabo Mendocino, que es lo más septentrional de la América, con las tablas de las declinaciones del Sol y estrellas de primera magnitud, nuevamente corregidas, y que será de grande utilidad para la navegación de estas costas*. (Suárez: 2019:63-68) La elaboración de derroteros desde Perú evidencia experiencia en las navegaciones por el Mar del Sur y eso explica que el piloto a quien se encargó dirigir la navegación del galeón *Nuestra Señora de la Victoria* fuese formado y evaluado oficialmente en dicho territorio.<sup>25</sup>

Los salarios de los miembros de la tripulación también fue un tema discutido, pues tanto oficiales como tripulantes solicitaron adelantos para hacer frente a sus gastos durante su estancia en las costas de Guatemala. La petición se debió a que, como estaba prohibido que se sacara y vendiera la carga, no contaban con financiamiento alguno. Habría que recordar que los miembros de las tripulaciones hispanas tenían derecho a llevar algunos géneros propios, libres de aranceles, en los espacios que se les asignaban en las naves (Pinzón, 2020: 211-265). Lo probable es que se hiciera referencia a dichas cargas que tampoco se podían vender en un puerto no autorizado. No es factible que el gasto mencionado se relacionara con su manutención puesto que ésta era financiada por la Real Hacienda, por lo que posiblemente la solicitaron pensando en emplearlo durante sus descensos en la costa. Y los pagos de salarios devengados tampoco fueron extraordinarios, pues fue una práctica común en Acapulco, donde se podía entregar a las tripulaciones los pagos generados durante su viaje de ida y que aún no se hubieran abonado como adelanto al salir de Manila (Pinzón, 2020: 211-265). Así que se determinó dar a los tripulantes una parte de sus salarios devengados y se les harían los descuentos correspondientes en Acapulco. Las cantidades entregadas fueron:

- 30 pesos piloto
- 30 pesos contra maestre
- 15 pesos guardián
- 15 pesos tonelero
- 15 pesos condestable

- 15 pesos a dos artilleros (7½ a cada uno)
- 5 pesos a cada marinero que lo quisiera
- 4 pesos grumetes

Esas cifras debían ser registradas en libranzas a entregar en México al virrey duque de Albuquerque para que se satisficieran y abonaran a la Real Hacienda y Caja de Guatemala.<sup>26</sup> Esta práctica tampoco era inusual pues la transferencia de pagos desde México a Guatemala se había hecho cuando se acordaba, por ejemplo, la fábrica de embarcaciones en esas costas (Pinzón, 2011:61-62).

Un tema también a considerar fue el de la atención hospitalaria que se preparó para los tripulantes, así como los entretenimientos no oficiales que en torno a ellos se organizaron en las costas guatemaltecas. Desde el arribo de la nave se solicitó una casa que sirviera como hospital donde fuesen atendidos los hombres del galeón; además, se pidió que se les asignara un médico.<sup>27</sup> En la nave había un cirujano al que se dejó bajar a tierra para atender a los enfermos, lo que sugiere que se les concedió la casa solicitada. Sin embargo, el cirujano huyó, aunque posteriormente fue encontrado en una iglesia de la zona pidiendo asilo y le obligaron a regresar a la nave, de la que no volvieron a dejarlo salir.<sup>28</sup> Por otro lado, un religioso de la orden hospitalaria de San Juan de Dios de Guatemala, fray Antonio Martínez, se dirigió al puerto con un cajón de medicamentos provenientes del Hospital Real de la Ciudad de Santiago, los cuales fueron pedidos por las autoridades, y su importe también sería cubierto por la Real Hacienda. Este costo, aunado a sus servicios relacionados con la atención a los tripulantes, generó un gasto de 60 pesos.<sup>29</sup>

Prueba de que algunos tripulantes estaban en tierra es el hecho de que a las autoridades locales pronto llegó la queja de que se generaban desórdenes por la compañía que dos mujeres “advenedizas” hacían a dichos tripulantes. Así pues, se ordenó a esas mujeres que se retiraran del puerto so pena de ser recluidas en el hospital de Sonsonate; y al final ambas aceptaron irse.<sup>30</sup> Esto deja ver cómo, además de las faenas e inversiones oficiales dirigidas al extraviado galeón, los trabajos que se organizaron en torno a éste se convirtieron en un arrastre laboral para muchos vecinos de la zona, ya fuera directamente vinculados a los oficios del mar o bien adyacentes a ellos. Podría decirse que durante la estancia del galeón se establecieron interacciones, oficiales o no, entre la tripulación y la población local.

## COMENTARIO FINAL

El galeón *Nuestra Señora de la Victoria* permaneció en las costas de Guatemala desde mediados de abril y hasta fines de junio de 1657, prosiguiendo viaje posteriormente rumbo a Acapulco. Es decir que en solo dos meses fue posible poner a dicha nave en condiciones suficientes para que se trasladara a Acapulco, pese a que iba desarbolada y con muchos defectos (por no mencionar la reducción de su tripulación). Esta labor evidencia la capacidad marítima y portuaria que existía en las costas de Guatemala.

Lo anterior obliga a repensar a Centroamérica como un espacio marítimo relevante cuyas funciones respondían a las regulares conexiones desde ahí practicadas; esto fue lo que le permitió contar con la infraestructura y experiencia suficientes para dar respuesta a un evento inusual como fue el arribo del galeón *Nuestra Señora de la Victoria*.

Es evidente que las costas centroamericanas, lejos de ser catalogadas como periféricas, deben ser consideradas nodales y estratégicas en las múltiples relaciones que se establecieron a lo largo del Pacífico, pues formaron parte de las realidades sociales, económicas y defensivas de los territorios americanos.

## FUENTES CONSULTADAS

AGCA. Archivo General de Centroamérica (Guatemala)

AGI. Archivo General de Indias (Sevilla)

AGNM. Archivo General de la Nación, México (Ciudad de México)

## REFERENCIAS

- Barandica, Abraham (2004). *De la Nueva España hacia las Islas del Poniente: la organización y viaje de los participantes en la expedición marítima al mando de Ruy López de Villalobos, 1542-1549*. México: Tesis de Maestría en Historia, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional Autónoma de México.
- Bentley, Jerry (1999). "Sea and Ocean Basis as Frameworks of Historical Analysis". *Geographical Review*, 89:215-224.
- Bernabeu, Salvador (2001). *La aventura de lo imposible. Expediciones marítimas españolas*. Barcelona: Ludwerg Editores.
- Borah, Woodrow (1975). *Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI*, traducción de Roberto Gómez Ciriza. México: Instituto Mexicano de Comercio Exterior.
- Cheesman, Roxanne (2011). *El Perú de Lequanda. Economía y comercio a fines del siglo XVIII*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- De la O Torres, Rodrigo (2020). *De corsarios, mares y costas. El curso en la construcción del espacio y experiencias marítimas en el Golfo-Caribe, 1527-1620*. México: Universidad Autónoma de Aguascalientes.
- Gascón, Margarita (2011). *Periferias imperiales y fronteras coloniales en Hispanoamérica*. Buenos Aires: Dunken.
- Grafenstein, Johanna von, Rafal Reichert y Julio César Rodríguez (coords.) (2018). *Entre lo legal, ilícito y lo clandestino. Prácticas comerciales y navegación en el Gran Caribe, siglos XVII al XIX*. México: Instituto Mora.
- Herrero Reviriego, José Miguel (2012). "El galeón de Manila *San Damaán* (1661-1662): estructuración y organización de un galeón en el Pacífico mexicano". *Forum de Recerca*, 17:151-164.
- Hoberman, Louisa Schell (1991). *Mexico's Merchant Elite, 1590-1660. Silver, State, and Society*. Durham-London: Duke University Press.
- Lohmann Villena, Guillermo (1975). *Historia Marítima del Perú. Siglos XVII y XVIII* (T. IV). Lima: Ausonia.
- Lourenço, Miguel (2010). "De São Lázaro às Filipinas: imagens de um arquipélago na cartografia náutica ibérica do século XVI". Francisco Roque de Oliveira y Héctor Mendoza Vargas (coords.), *Mapas de metade do mundo. A cartografia e a construção territorial dos espaços americanos: séculos XVI a XIX = Mapas de la mitad del mundo. La cartografía y la construcción territorial de los espacios americanos: siglos XVI al XIX*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, Universidade de Lisboa, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Geografía, pp. 387-422.
- MacLeod, Murdo (1980). *Historia socio-económica de la América Central española, 1520-1720*, traducción de Irene Piedra. Guatemala: Biblioteca Centroamericana de las Ciencias Sociales.
- Marichal, Carlos (1999). *La bancarrota del virreinato. Nueva España y las finanzas del Imperio español. 1780-1810*. México: El Colegio de México, Fondo de Cultura Económica.
- Mijares, Lucio y Ángel Sanz (2002). "El desarrollo histórico en las regiones". Manuel Lucena, et. al. (coord.), *Historia de Iberoamérica, tomo II, Historia moderna*. Madrid: Castalia, pp. 421-521
- O'Donnell, Hugo (1992). *España en el descubrimiento, conquista y defensa del Mar del Sur*. Madrid: Mapfre.
- Ortega, Sergio (2008). "Los documentos judiciales novohispanos como fuentes para la historia de la vida cotidiana". Alicia Mayer (coord.), *El historiador frente a la historia. Religión y vida cotidiana*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, pp. 33-42.
- Ortiz Sotelo, Jorge (1999). "Los cosmógrafos mayores del Perú". *Derroteros de la Mar del Sur* (7):135-147.
- Palma Murga, Gustavo (1997). "El reino de Guatemala y sus vinculaciones económico-comerciales externas durante la época colonial". Carmen Yuste (coord.), *Comercio marítimo colonial. Nuevas interpretaciones y últimas fuentes*. México: Instituto Nacional de Antropología e Historia, pp. 45-68.
- Pastor, Rodolfo (1989). *Historia de Centroamérica*. México: El Colegio de México.
- Pérez Brignoli, Héctor (1993). *Historia general de Centroamérica* (v.3). Madrid: Siruela.

- Pérez Herrero, Pedro (1992). *Comercio y mercados en América Latina colonial*. Madrid: Mapfre.
- Pinto Soria, Julio César (1993). *Historia General de Centroamérica* (v.2). Madrid: Siruela.
- Pinzón Ríos, Guadalupe (2011). *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de sus políticas defensivas, 1713-1789*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, Instituto Mora.
- Pinzón Ríos, Guadalupe (2016). “Frontera meridional novohispana o punto de encuentro intervirreinal. El espacio marítimo entre Nueva España y Guatemala a partir de sus contactos navales”. Carmen Yuste, y Guadalupe Pinzón Ríos (coords.), *A 500 años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en el Mar del Sur*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, pp. 343-362.
- Pinzón Ríos, Guadalupe (2020). “Discusiones en torno a las marinerías transpacíficas. El caso de la duplicidad de plazas en el Galeón de Manila *Santísima Trinidad* (1752-1753)”. Felipe Castro e Isabel Povea (coords.), *Los oficios en las sociedades indígenas*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, pp. 211-265.
- Ramos, Demetrio (2002). “La Conquista”, en Manuel Lucena et. al. (coord.), *Historia de Iberoamérica, tomo II Historia Moderna*. Madrid: Cátedra, pp. 109-199.
- Reichert, Rafal (2018). “El contrabando y sus redes en la Capitanía General de Guatemala, siglo XVII. Una aproximación del tema”. Johanna von Grafenstein, Rafal Reichert y Julio César Rodríguez (coords.), *Entre lo legal, ilícito y lo clandestino. Prácticas comerciales y navegación en el Gran Caribe, siglos XVII al XIX*. México: Instituto Mora, pp. 198-212.
- Rubio Sánchez, Manuel (1973). *Comercio de y entre las provincias centroamericanas*. Guatemala: s/e.
- Sánchez Santiró, Ernest (2012). “La Armada de Barlovento y la fiscalidad novohispana”. Angelo Alves y Ernest Sánchez Santiró (coords.), *Guerra y fiscalidad en la Iberoamérica colonial (siglos XVII-XIX)/Guerra e fiscalidade na Ibero-América colonial (séculos XVII-XIX)*. Juiz de Fora: Editora UFJF-Instituto Mora, pp. 265-290.
- Schlüpmann, Jakob (2006). *Cartas edificantes sobre el comercio y la navegación entre Perú y Chile a comienzos del siglo XVIII. Correspondencia y contabilidad de una compañía comercial 1713-1730*. Lima: Instituto Francés de Estudios Andinos, Instituto de Estudios Peruanos.
- Solo#rzano Fonseca, Juan Carlos (1994). “El comercio de Costa Rica durante el declive del comercio espan#ol y el desarrollo del contrabando ingle#: periodo 1690- 1750”. *Anuario de Estudios Centroamericanos*, v. 20, n. 20:27-39.
- Suárez, Margarita (2001). *Desafíos transatlánticos. Mercaderes, banqueros y el estado en el Perú virreinal, 1600-1700*. Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, Fondo de Cultura Económica, Instituto Francés de Estudios Andinos.
- Suárez, Margarita (edición y estudio preliminar) (2019). *Astros, humores y cometas. Las obras de Juan Jerónimo Navarro, Joan de Figueroa y Francisco Ruiz Loano (Lima, 1645-1665)*. Lima: Pontificia Universidad Católica de Perú, Fondo Editorial.
- Trejo, Flor (2012). “El horizonte del investigador: reflexiones metodológicas para la comprensión de accidentes marítimos”. Vera Moya (coord.), *Arqueología marítima en México: estudios interdisciplinarios en torno al patrimonio cultural sumergido*. México: Instituto Nacional de Antropología e Historia, pp. 61-91.
- Valdéz-Bubnov, Ivan, Sergio Solbes Ferri y Pepijn Brandon (coords.) (2020), *Redes empresariales y administración estatal: la provisión de materiales estratégicos en el mundo hispánico durante el largo siglo XVIII*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas.
- Valdéz-Bubnov, Iván (2018). “Shipbuilding administration under the Spanish Habsburg and Bourbon regimes (1590-1834): A comparative perspective”. *Business History*, 60:1, pp. 105-125.
- Yuste, Carmen (1998). “Comercio y crédito de géneros asiáticos en el mercado novohispano: Francisco Ignacio de Yraeta, 1767-1797”. Pilar Martínez López-Cano y Guillermina del Valle (coords.), *El crédito en Nueva España*. México: Instituto Mora, El Colegio de Michoacán, El Colegio de México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, pp. 106-130.

## NOTAS

- 1 Este trabajo se elaboró en el marco del proyecto PAPIIT IN402219 “El Pacífico septentrional: un espacio marítimo en construcción desde la mirada, registros y proyectos navales ingleses e hispánicos (1680-1790)”.
- 2 Un reciente ejemplo de cómo diversas zonas se integran en una región más amplia, puede verse en el trabajo coordinado por Grafenstein, Reichert y Rodríguez, 2018. Y sobre remesas de pertrechos entre diversos puntos del imperio hispánico, así como la forma en que llegaron a conectarse, puede verse en el trabajo coordinado por Valdez, Solbes y Brandon, 2020.
- 3 Jerry Bentley (1999:216-217) explica el uso de escalas permite repensar las articulaciones entre lo global y lo micro, pues no importa únicamente la forma en que se dieron los contactos entre determinados espacios sino también la forma en que fueron posibles de acuerdo a sus características propias, acontezcan en el marco europeo o no.
- 4 Margarita Gascón (2011:11-15) ha señalado que si se mira desde una perspectiva virreinal las zonas más alejadas de los centros parecen periféricas, pero si dicha perspectiva se amplía los mismos espacios quedarían inmersos y adoptarían posiciones estratégicas en procesos más globales. Esto lo ejemplifica al estudiar los casos de Chile y la Florida.
- 5 AGNM, Reales Cédulas Originales y Duplicados, vol. D49, exp. 290, f. 246v-248v.
- 6 AGNM Reales Cédulas Originales, vol. 24, exp. 114, f. 409-409v.
- 7 AGI, México 36, N. 35.
- 8 AGCA, A3(5)L472E3571.
- 9 AGCA, A3(5)L472E3571, f. 55.
- 10 AGCA, A3(5)L472E3571, f. 26.
- 11 AGCA, A3(5)L472E3571, f. 54-54v.
- 12 AGCA, A3(5)L472E3571, f. 58.
- 13 AGCA, A3(5)L472E3571, f. 1v.
- 14 AGCA, A3(5)L472E3571, f. 4-4v.
- 15 AGCA, A3(5)L472E3571, f. 20.
- 16 AGCA, A3(5)L472E3571, f. 33-35.
- 17 AGCA, A3(5)L472E3571, f. 51-51v.
- 18 AGCA, A3(5)L472E3571, f. 44.
- 19 AGCA, A3(5)L472E3571, f. 48-49v.
- 20 AGCA, A3(5)L472E3571, f. 9-17.
- 21 AGCA, A3(5)L472E3571, f. 4-4v.
- 22 AGCA, A3(5)L472E3571, f. 18-19.
- 23 Es importante considerar que las transferencias intra imperiales no eran práctica inusual, aunque ha sido más evidente estudiarlas por ejemplo en los pagos de situados hechos en el Caribe como ha explicado Marichal, 1999:31-52 o más concretamente con la Armada de Barlovento como se ve en Sánchez, 2012: 265-290.
- 24 AGCA, A3(5)L472E3571, f. 22.
- 25 Sobre el tema de los derroteros peruanos, incluso algunos que posteriormente fueron robados y copiados por ingleses, véase Jorge Ortiz Sorelo (1988).
- 26 AGCA, A3(5)L472E3571, f. 66-72.
- 27 AGCA, A3(5)L472E3571, f. 1.
- 28 AGCA, A3(5)L472E3571, f. 38-39.
- 29 AGCA, A3(5)L472E3571, f. 84.
- 30 AGCA, A3(5)L472E3571, f. 41.